

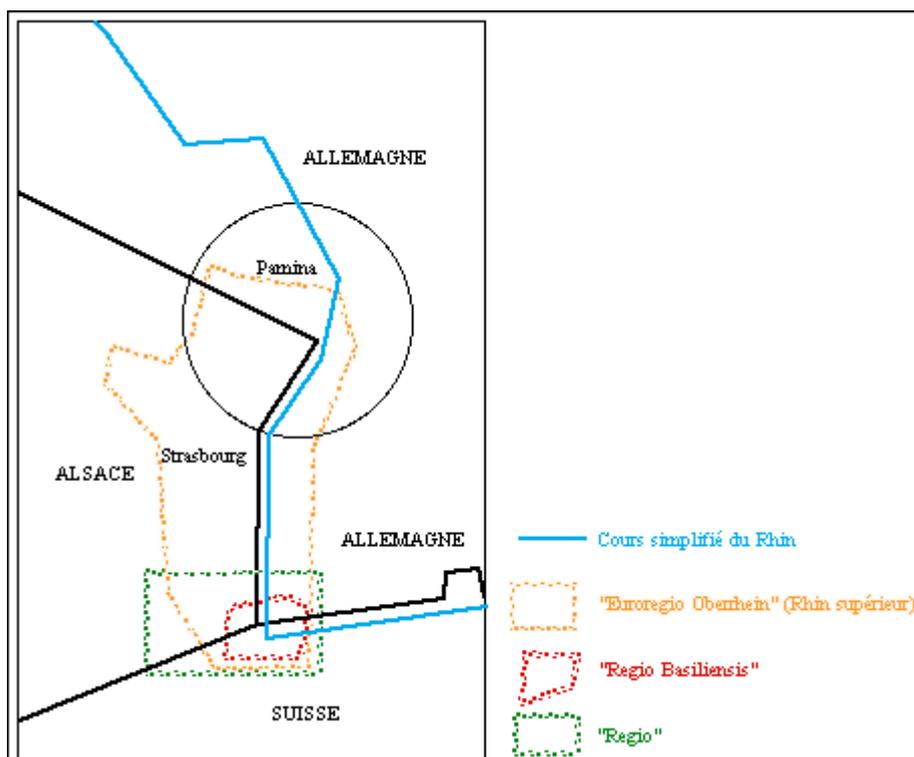
REPÈRES
(4^e partie)

Atteindre la masse critique

Strasbourg dans un environnement de coopération transfrontalière riche

L'Alsace, de par sa situation géographique, mais peut-être aussi à cause de son histoire particulière, a été très tôt un espace où se sont élaborées des coopérations et des stratégies transfrontalières. Une carte permet de visualiser les nombreuses coopérations entre les trois pays qui composent et partagent cet espace du Rhin supérieur.

Carte simplifiée de l'eurorégion du Rhin supérieur



"Vivre à 360° et non plus à 180°" : la recherche de la masse critique

Dans la compétition actuelle des villes, Strasbourg possède des atouts mais face à ses puissantes voisines les manques sont importants. Les auteurs de la *Géographie Universelle* soulignent et reprennent bien dans le tome 2 (France, Europe du Sud, page 163) *"les maigres atouts [de Strasbourg] face à une capitale d'Etat [Bruxelles] cinq fois plus peuplée"*. Les équipements dont dispose Strasbourg en termes de capacités d'accueil et surtout de facilités d'accès sont en effet très insuffisants. L'aéroport est peu actif : celui de Mulhouse-Bâle a deux fois et demi plus de passagers et cinq fois plus de fret que celui de Strasbourg, alors que l'agglomération bâloise n'est qu'une fois et demie plus peuplée. La lenteur de la construction autoroutière méridienne - c'est-à-dire de Strasbourg à Mulhouse - a découragé le trafic d'emprunter le côté alsacien du fossé rhénan. Les liaisons ferroviaires ne sont pas facilitées lors du passage de la frontière au pont de Kehl. Cela est d'autant plus urgent que *"la masse critique et la vigueur du développement qui obligerait à débloquer toutes ces infrastructures ne semblent pas vraiment atteintes"*.

Atteindre la "masse critique"

L'une des solutions serait alors - pour reprendre ces termes - d'atteindre une certaine "masse critique" en développant de nouvelles relations avec le partenaire privilégié que semble être la ville allemande de Kehl. Nombre de décideurs voient, en effet, en une coopération ré-affirmée une chance pour toute la région. Il suffit de lire les lignes suivantes pour prendre conscience des potentialités volontiers mises en avant : *"Avec 1,03 millions d'actifs, un produit intérieur brut de 320 milliards de francs, la "Regio" est un espace où productions chimiques et pharmaceutiques tiennent une place prépondérante et où les prestations de services représentent une proportion supérieure aux valeurs nationales respectives. (...) Carrefour du centre Europe, la "Regio" est favorisée par la topographie et dotée d'une concentration exceptionnelle de modes de transport très performants (EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg, maillage autoroutier, desserte complète en liaisons ferroviaires à grande vitesse en devenir, réseau fluvial)."*

Cet espace Regio s'est encore élargi en 1975 avec l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière et a donné naissance à "l'Euroregio du Rhin supérieur" qui englobe non-seulement l'ancienne Régio mais aussi Strasbourg, Karlsruhe et le sud du Palatinat. Ce nouvel élan dans la coopération transfrontalière a encore été facilité par la signature du traité franco-allemand en mai 1995 qui permet davantage de collaboration entre les différents acteurs nationaux.

Des changements notables

Les signes de changements notables sont nombreux depuis quelques années : citons au niveau touristique une meilleure coopération entre les partenaires et villes de la région avec par exemple la mise en place d'un site Internet commun ; au niveau sportif, des événements communs... Un certain nombre d'autres réalisations ont été concrétisées dans le cadre du programme Interreg Rhin supérieur (Regio + Pamina) :

- guide touristique du Rhin supérieur
- pistes cyclables et pédestres transfrontalières
- équipement complémentaire de l'usine d'incinération des ordures ménagères de Strasbourg.

Au niveau de la vie quotidienne, les contacts et les relations notamment commerciaux sont assez développés. Les Strasbourgeois ont largement l'habitude de passer la frontière afin d'aller s'approvisionner en produits "made in Germany" dans la petite ville de Kehl (15 000 habitants) où d'ailleurs la surface commerciale est bien supérieure à ce que son nombre d'habitants laisserait penser. De même, les relations de travail sont largement développées : 50 000 frontaliers alsaciens traversent chaque jour la frontière pour aller travailler en Allemagne ou encore en Suisse dont parmi eux un peu moins de 1 000 Strasbourgeois.

On assiste également à une meilleure prise en compte de l'autre dans les schémas d'aménagement : l'élaboration du nouveau SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) de Strasbourg prend en compte pour la première fois Kehl qui n'apparaissait même pas dans l'ancien SDAU mis en place en 1973. En Allemagne, les plans régionaux d'aménagement du territoire du Süddlicher Oberrhein préconisent depuis peu un renforcement général des liens entre Strasbourg et Kehl.

L'approfondissement de cette coopération se voit également concrètement avec la construction d'un second pont sur le Rhin qui vient suppléer depuis octobre 2002 le pont de

l'Europe largement saturé à certaines heures de la journée. L'opération d'aménagement des fronts de Neudorf et plus généralement la réhabilitation de toute la zone Strasbourg-Kehl, pendant longtemps restée simple friche, plus vaste et ambitieuse opération de ce type menée à Strasbourg depuis longtemps, tranche nettement avec le SDAU de 1973 et son slogan d'alors "tout à l'ouest".

Les limites de cette coopération nouvelle

Les signes de cette coopération accrue sont indéniables, mais les obstacles sont nombreux et il est encore bien trop tôt pour parler d'un véritable district européen. Ces obstacles sont de plusieurs ordres.

Des obstacles psychologiques

Tout d'abord, il ne faudrait pas nier les obstacles psychologiques et les rapports ambigus qui subsistent entre citoyens allemands et français. Ces rapports étranges - bien présents - sont analysés par Richard Kleinschmager. Ils sont bien sûr l'héritage d'un passé complexe. A intervalles réguliers, ces ambiguïtés resurgissent et exacerbent un certain ressentiment. Ainsi en est-il de la pression immobilière que feraient subir le trop grand nombre d'Allemands qui viendraient acheter des propriétés en Alsace.

Des différences d'appréciation

D'autre part, on ne peut contester également une certaine différence d'appréciation entre Allemands et Français sur ce qu'est l'Alsace et sur ce que devrait être la coopération entre l'Alsace et le Land du Bade-Wurtemberg. Ainsi, dans les plans d'aménagement allemands, l'Alsace est alternativement une région de coopération, complémentaire mais aussi en concurrence avec les länder voisins. Il ne se passe pas une année sans qu'une étude allemande ne vienne rappeler la fragilité de la situation économique alsacienne, largement soumise et dépendante de l'étranger. On peut par exemple évoquer cette étude de 1999 qui a fortement choqué. Intitulée "Structure et évolution du fossé du Rhin supérieur en tant que site économique européen", cette étude a pour objectif d'éclairer les autorités du Land en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. Citons seulement la façon dont elle a été reçue et perçue en Alsace en rappelant les mots utilisés par l'un des acteurs du développement de la région, le président de la C.C.I. du Bas-Rhin, Claude Danner : *"Cette étude (...) sur l'évolution du site économique européen du Rhin supérieur considère que l'Alsace devrait devenir une plate-forme de production industrielle pour les entreprises allemandes, en raison de sa faible densité de population, de la qualité de sa main d'œuvre et des terrains disponibles, alors que les centres de décision et les services à forte valeur ajoutée seraient développés sur la rive droite du Rhin. Serions-nous en train de réinventer l'économie coloniale ou n'y a-t-il que les étrangers pour apprécier certaines capacités de l'Alsace ?"*. Pour nombre de décideurs allemands, l'Alsace n'est qu'un espace récréatif ou de production. Il est vrai que nous touchons là à une des contradictions du modèle de développement alsacien mis en place dès les années 50 (le pari de l'internationalisation) et accentué par le grand nombre de frontaliers.

Les velléités de l'Etat

Enfin, le développement de l'Alsace et une coopération transfrontalière accrue sont remis en cause par les velléités régulièrement réaffirmées des représentants de l'Etat de rééquilibrer le développement de Strasbourg et de l'Alsace vers les régions françaises voisines. Ainsi, en

Alsace, beaucoup se souviennent encore de la phrase du premier ministre Balladur (en 1993) invitant l'Alsace à se tourner vers les régions voisines.

Au bout du compte, on ne peut que constater et peut-être déplorer la très grande lenteur et le peu de réalisations concrètes de cette coopération. En réalité, la coopération transfrontalière ne dépasse guère encore les discussions ou les réunions.